

DANS VOTRE ATELIER

①

LE

FICHE TECHNIQUE

B. B. 2 S

Peugeot

MOTEUR

Monocylindre, incliné de 30° vers l'avant.
Cycle deux temps. *
Cylindre en alliage léger chromé.
Culasse en alliage léger.
Alésage : 40 mm.
Course : 39 mm.
Cylindrée : 49 cm³.
Taux de compression : 6,4 à 1.
Puissance : 1,85 CV à 5.900 t/m.

BOITE DE VITESSES ET TRANSMISSIONS

Boîte de vitesses à deux rapports.
Commande : par poignée tournante à gauche du guidon.
Rapports de démultiplication internes de la boîte de vitesses : 1re : 1,59 ; 2° : 1 à 1.

★

Embrayage : monté en bout d'arbre de vilebrequin côté droit, comprenant :

- 1 support d'embrayage, solidaire de l'arbre de vilebrequin par des cannelures ;
- 1 cage d'embrayage ;
- 1 plaque d'appui intérieure avec goujons ;
- 2 disques menés en ferodo ;
- 1 disque menant en acier ;
- 1 plaque d'appui extérieure ;
- 1 ressort central ;
- 1 plateau de débrayage avec butée montée sur roulement à billes.

★

Transmission primaire : par chaîne sans fin, pas 9,52, largeur 5,72, rouleaux \varnothing 6,35.
Le pignon moteur 13 dents est solidaire de la cage d'embrayage.

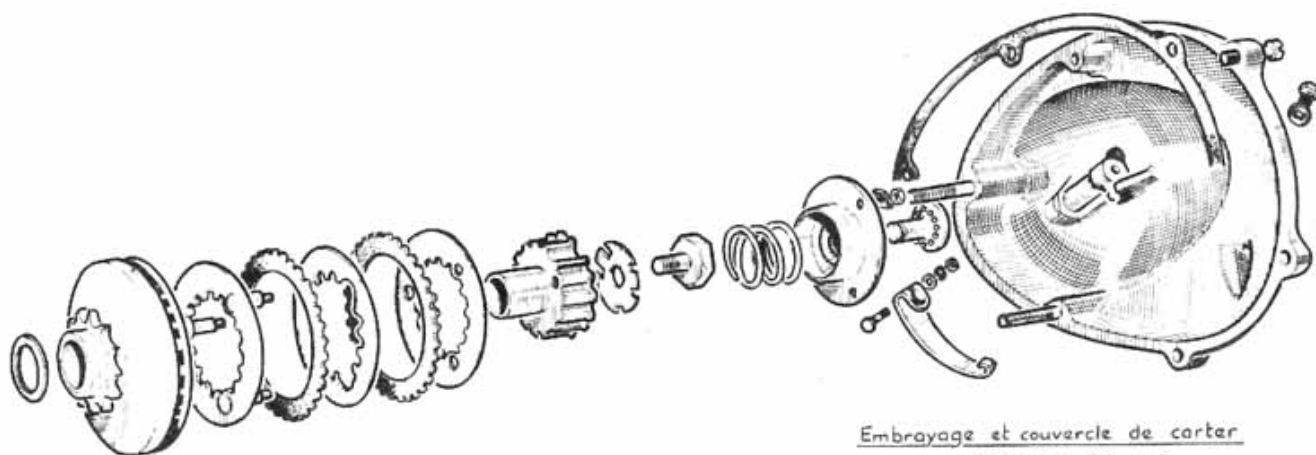
Le pignon récepteur 40 dents est monté en bout de l'arbre primaire.
Rapport de démultiplication primaire : 3,08 à 1.

★

Transmission secondaire : par chaîne pas 12,7, largeur 4,88, rouleaux \varnothing 7,75.
Pignon de sortie de boîte : 12 dents.
Pignon de roue arrière : 52 dents.
Rapport de démultiplication secondaire : 4,33.
Rapports finals de démultiplication :
— en 1re : 21,01,
— en 2° : 13,33.

CARBURATEUR

Gurtner avec filtre à air et volet d'air à commande manuelle et retour automatique.
Type : J.14 à cuve centrale et cuve de décantation.
 \varnothing de passage des gaz : 14 mm.
Réglage : 522.
Boisseau : 6,5.
Gicleur principal : 64.
Ralenti : réglable par vis de butée.



Embrayage et couvercle de carter
PEUGEOT. BB.25P

ALLUMAGE

Par volant magnétique monté à gauche en bout de vilebrequin et capoté.

Type: Peugeot, 6 volts, 8 watts.

Calage: avance à l'allumage: 3 mm.

Bougie: culot \varnothing 14 mm.; écartement des électrodes: environ 4/10 de mm.

Type: conduite normale: Marchal 35-36D (indice thermique 175); conduite rapide: Marchal 35 (indice thermique 225).

GRAISSAGE

a) de l'embellage, du piston et du cylindre: par mélange huile-essence dans les proportions suivantes:

Conduite normale: rodage	8 %
après rodage	6 %
Conduite rapide: rodage	10 %
après rodage	7 %

b) des roulements de vilebrequin: par l'huile de la boîte de vitesses. Huiles préconisées:

Moteur: Energol deux temps type H.V. Viscosité S.A.E. 40.

Boîte de vitesses: B.P. Energol Motor-Oil. Viscosité S.A.E. 30.

Capacité du réservoir de carburant: 8 litres.

Capacité du carter de boîte de vitesses: 0 l. 200.

PARTIE CYCLE

Cadre: en tubes soudés.

Suspensions: Avant par fourche télescopique. Arrière par bras oscillant et deux amortisseurs télescopiques.

Roues et freins:

Pneus AV. et AR. de 23 x 2,00.

Pression de gonflage: AV.: 1,500 kg; AR.: 2,000 kg.

Moyeux-freins centraux de \varnothing 90 mm.

INSTALLATION ELECTRIQUE

Alimentation: courant basse tension, fourni par le volant magnétique.

Projecteur: rond \varnothing 110 mm, réglable avec commutateur et compteur incorporés.

Lampes: Phare culot à vis 6 volts 1 ampère. Feu rouge culot à vis 12 volts 0,5 ampère.

DIVERS

COMMANDES

Frein AV: Levier inversé à gauche et au bout du guidon.

Frein AR: Levier à droite du guidon.

Débrayage: Levier à gauche du guidon. Verrouille la poignée tournante de changement de vitesses.

Gaz: par poignée tournante, à droite du guidon.

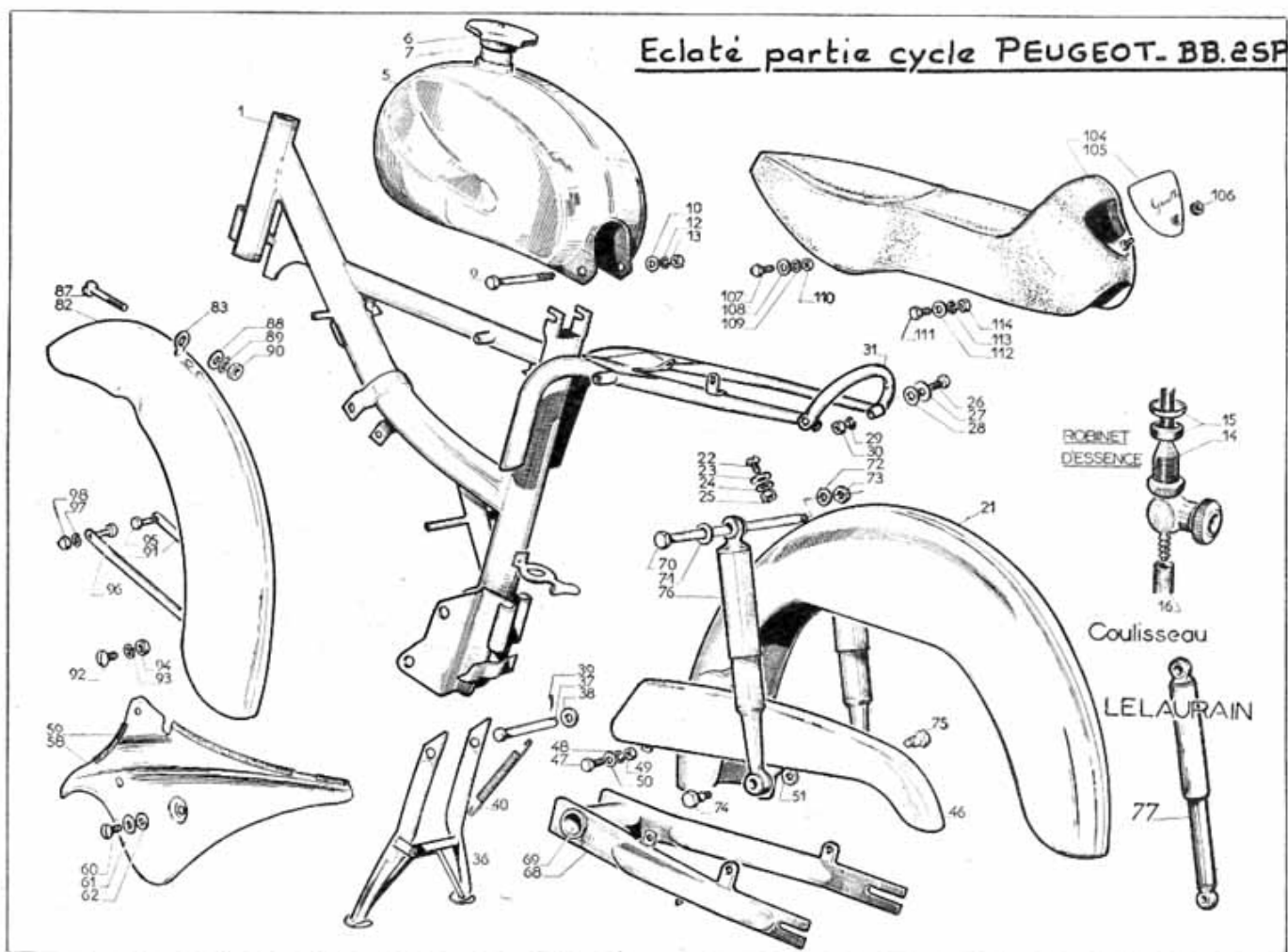
Décompresseur: sous la poignée tournante droite, levier au pouce.

Avertisseur: bouton à droite du guidon, commande au pouce.

Changement de vitesses: par poignée tournante à gauche du guidon.

Air: par tige et bouton moleté à travers le capotage du moteur. Pour fermer l'air, pousser vers le bas.

Poids: 46,500 kg.



②

REGLAGES et ENTRETIEN

LE VOLANT MAGNETIQUE

Le volant magnétique est un organe délicat qui nécessite les connaissances d'un spécialiste. Nous conseillons donc à nos lecteurs d'agir avec précautions, toutefois :

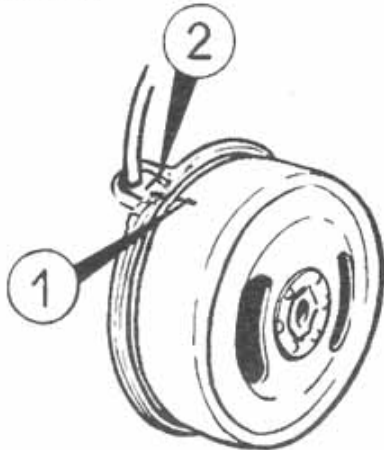
1° En cas de panne, lorsque la vérification de la bougie et du fil de la bougie n'a pas donné de résultat.

2° Tous les 3.000 kms, pour obtenir le rendement optimum du volant magnétique.

l'usager peut procéder comme suit.

VERIFICATION ET REGLAGE DU RUPTEUR

En tournant, le volant dans le sens de la marche, amener en coïncidence le repère du rotor (1) avec le repère du stator (2). S'assurer que pour cette position, les grains de contact du rupteur commencent à s'ouvrir (un papier à cigarette inséré entre les grains indiquera le commencement d'ouverture).

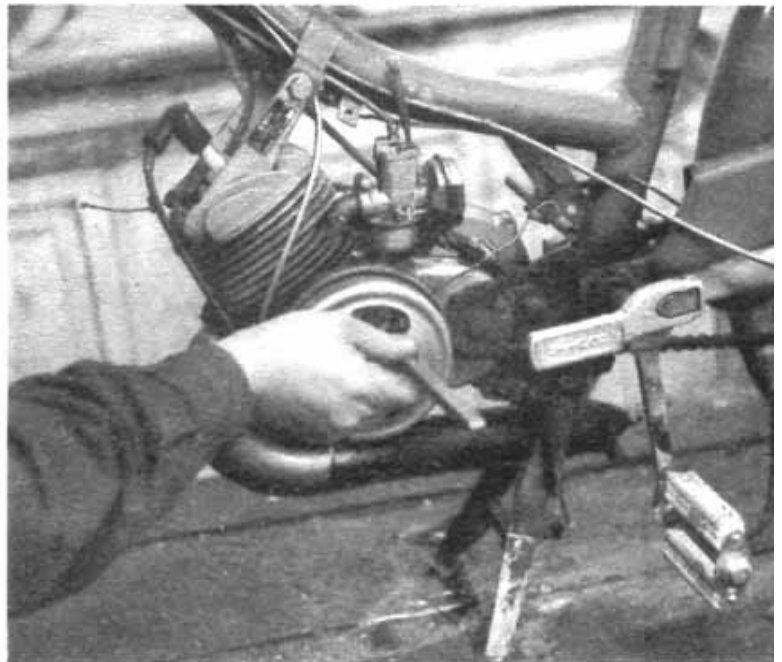


Si cette condition n'est pas remplie, dévisser la vis de blocage du support de contact, agir sur les crans de réglage et resserrer la vis de blocage.

TRES IMPORTANT : Lorsque le calage est correct, l'ouverture maximum des grains de contact est d'environ 4/10°.

Toutefois cette ouverture peut varier sans inconvénient de 3 à 5/10°.

Ne jamais régler d'après l'écartement des grains de contact, la bonne marche du volant ne dépendant pas de leur écartement mais de l'ouverture précise des contacts au point d'arrachement indiqué par la concordance des 2 repères (du stator et du rotor).



Opération classique : le contrôle de l'écartement des vis platinées.

VERIFICATION DU POINT D'ALLUMAGE ET CALAGE DU VOLANT

1. Retirer la bougie.
2. Introduire une réglette graduée dans le cylindre par le trou de la bougie et chercher le point mort haut en faisant tourner le volant dans le sens de la marche ; noter sur la réglette la position du point mort haut.
3. Faire tourner lentement le volant dans le sens contraire de sa rotation normale pour abaisser le piston de la hauteur correspondant à l'avance prévue, c'est-à-dire 3 mm. Se servir pour cela d'un deuxième repère sur la réglette graduée.
4. S'assurer pour cette position du piston :
 - a) que les repères du rotor et du stator sont en regard ;
 - b) que les grains de contact du rupteur commencent à s'ouvrir.

Si ces deux conditions sont remplies, le volant est bien calé. Sinon procéder comme suit :

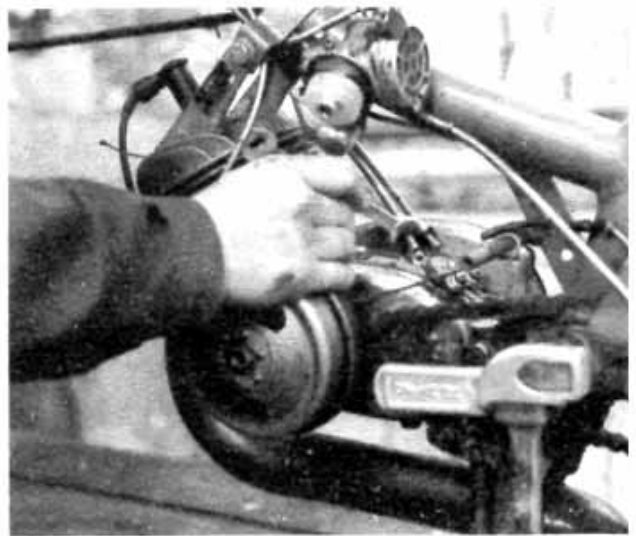
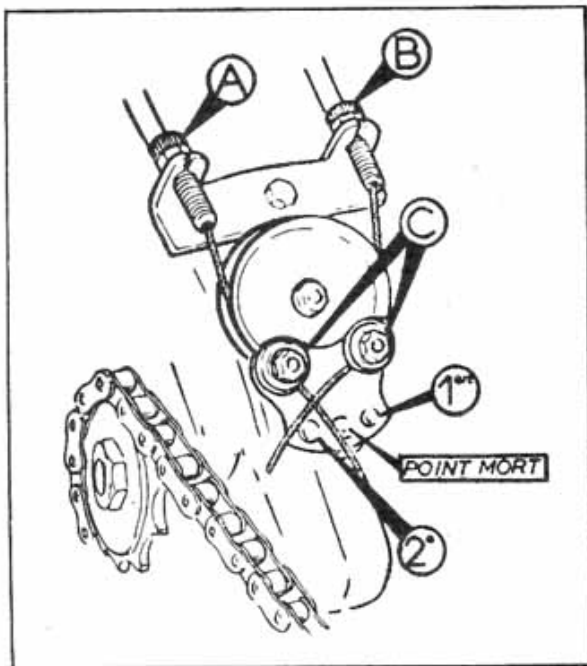
Démontage du volant :

5. Libérer le rotor de son axe de la façon suivante : Dévisser l'écrou de blocage et libérer le rotor à l'aide de l'arrache-volant prévu à cet effet.
6. Faire tourner le rotor pour amener les repères du rotor et du stator en regard en prenant soin de ne pas modifier la position du piston définie au paragraphe 3.
7. Rebloquer le rotor en vérifiant qu'il ne tourne pas sur son axe au moment du serrage.
8. Refaire le réglage du rupteur.

GRAISSAGE. — Mettre 2 ou 3 gouttes d'huile, pas plus, tous les 3.000 kms sur le feutre de graissage de la came du rupteur.

REGLAGE DE LA COMMANDE DE CHANGEMENT DE VITESSES

— Le cyclomoteur étant sur sa béquille, enlever le capotage gauche. Le réglage s'effectue au moyen de deux tendeurs (A et B) situés sur la plaquette arrêt de gaine.
Au cas où ce réglage s'avérerait insuffisant il convient d'opérer de la façon suivante :



L'atelier de Dynamic-Sport : le spécialiste Peugeot règle les commandes des vitesses selon les conseils donnés ci-contre

- Revisser à fond les deux tendeurs A et B.
- Dévisser les écrous serre-câble (C) de la plaquette de verrouillage.
- Mettre le repère de la poignée de changement de vitesses en face de 0.
- Mettre la boîte de vitesses au point mort (cran du milieu) et s'assurer que la roue arrière tourne librement et n'entraîne pas le moteur.
- Tirer sur un câble avec une pince pour que la gaine soit bien appuyée, puis rebloquer l'écrou serre-câble.
- Même opération pour l'autre câble.
- S'assurer que le verrou à ressort s'engage bien dans le trou correspondant de la plaquette sinon, pour l'obtenir, parfaites la tension des câbles, en agissant sur les tendeurs, puis rebloquer les contre-écrous de ces tendeurs.
- Après ce réglage, faites manœuvrer la poignée du guidon en faisant tourner la roue arrière pour verrouiller successivement les vitesses et le point mort en s'assurant que dans chaque position le verrou s'engage bien dans les alvéoles correspondantes.

★

Un mauvais verrouillage dans une position seulement n'est pas imputable à un mauvais réglage, mais simplement à un coincement du câble dans sa gaine, qui par suite d'un déplacement peut former un coude prononcé. Dans ce cas, vérifier et corriger la position des gaines. Un graissage apportera également une amélioration.

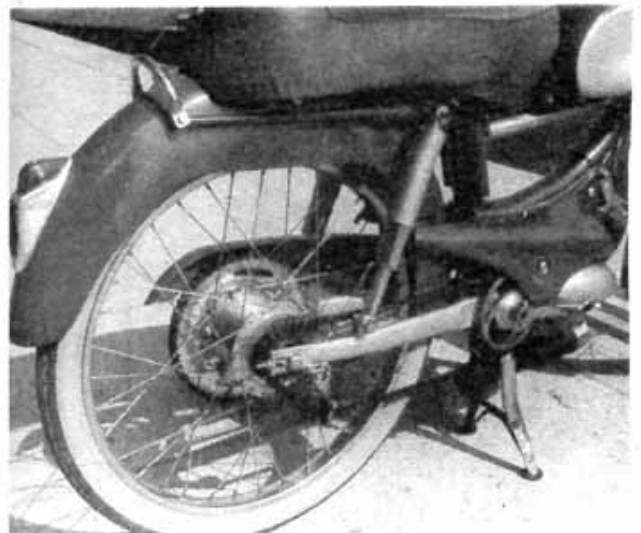
DEMONTAGE DE LA ROUE ARRIERE

Rejeter la chaîne de départ (1) vers l'extérieur en relevant avec la main le tendeur de chaîne.

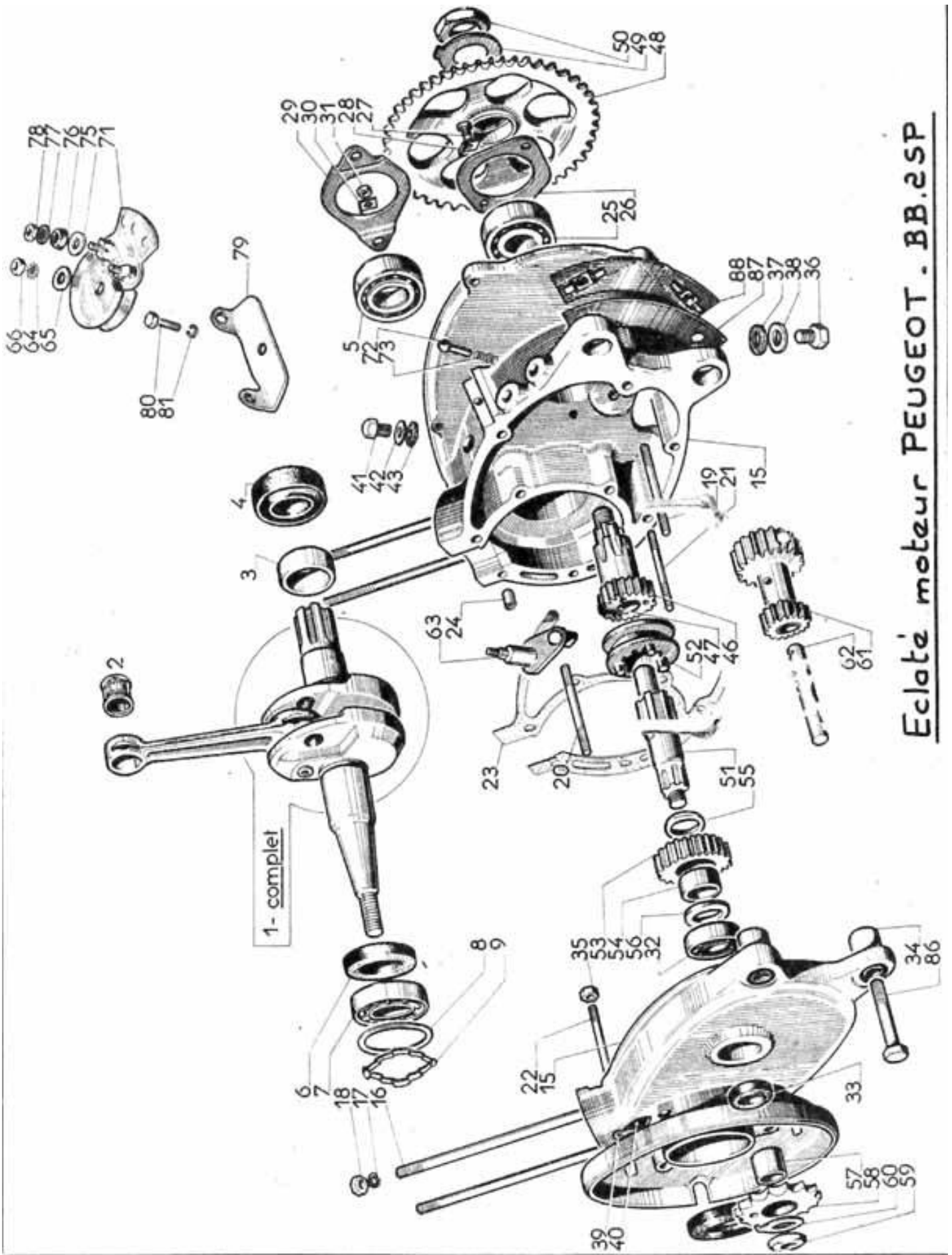
Dégrafer la chaîne motrice (2).

Démonter la commande de frein en poussant le levier (3) vers l'avant et en décrochant sans le dévisser l'arrêt de câble.

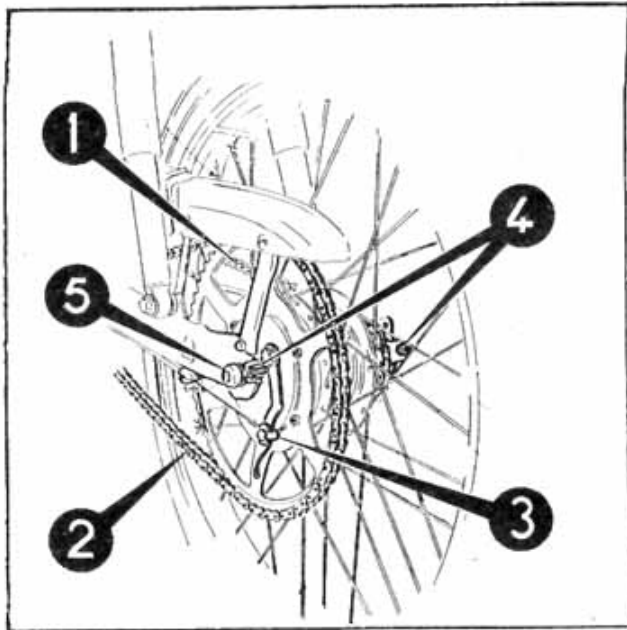
Débloquer les écrous (5) et reculer la roue jusqu'à dégageement.



La suspension arrière et la fourche oscillante aux bras de section ovale.



Eclaté moteur PEUGEOT - BB.2 SP



REGLAGE DE LA TENSION DE CHAÎNE MOTRICE

- Desserrer les 2 écrous d'axe.
- Visser les écrous des 2 tendeurs d'un même nombre de tours pour chacun d'eux jusqu'à ce que la chaîne soit tendue, *ne pas exagérer, la roue doit tourner librement* quelle que soit la position de la fourche arrière, pour les véhicules à suspension balancier. Bloquer les écrous d'axe, ensuite les écrous des tendeurs.

OPERATIONS DE GRAISSAGE

500 km	Boîte de vitesses vérifier et refaire le niveau	} BP Motor oil S.A.E. 30
1.000 km	Fourche télescopique Roue libre Chaînes de transmission Câbles de commande	
3.000 km	Boîte de vitesses - Vidange	} Energrease BP L 2 Multipurpose
5.000 km	Cuvettes supérieures et inférieures de direction Pédalier Moyeux AV et AR	

L'articulation de la suspension arrière est à bague autolubrifiante et ne nécessite aucun graissage. Il est recommandé de ne pas utiliser, au nettoyage, d'essence ou de pétrole, ce qui pourrait entraîner le grippage de l'articulation.

ATTENTION : Ne pas introduire d'huile ou de graisse dans les tambours de freins.

DEMONTAGE DE LA FOURCHE AVANT

Ce démontage n'est nécessaire qu'en cas de vérification, cette fourche ne nécessitant aucun entretien autre que le graissage.

- Débrancher les commandes de frein et de compteur.
- Retirer la roue avant.
- Dégrafer les gaines de compteur et frein avant.
- Débrancher le fil sur l'avertisseur.
- Dévisser les écrous à calottes situés sur la platine supérieure (clé de 12) de la fourche et retirer l'ensemble.
- Pour sortir les ressorts, dévisser les boulons de fixation des tringles de garde-boue sur la fourche et tirer l'ensemble. patte, ressort et tringle.

Pour le remontage, faire l'opération inverse.

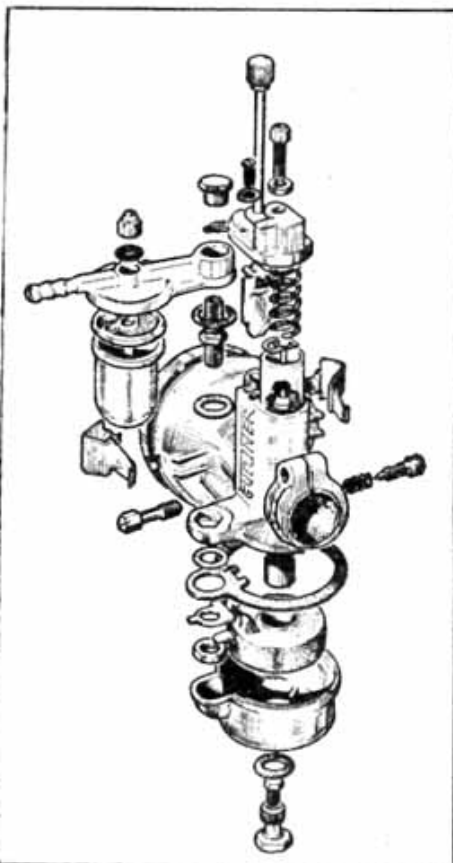
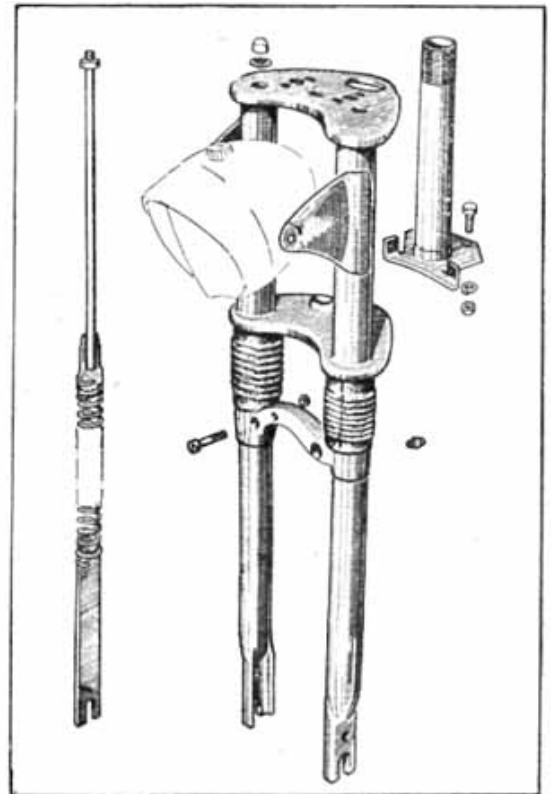
Pour centrer les tringles, se servir d'une pointe.

NETTOYAGE DU FILTRE A AIR

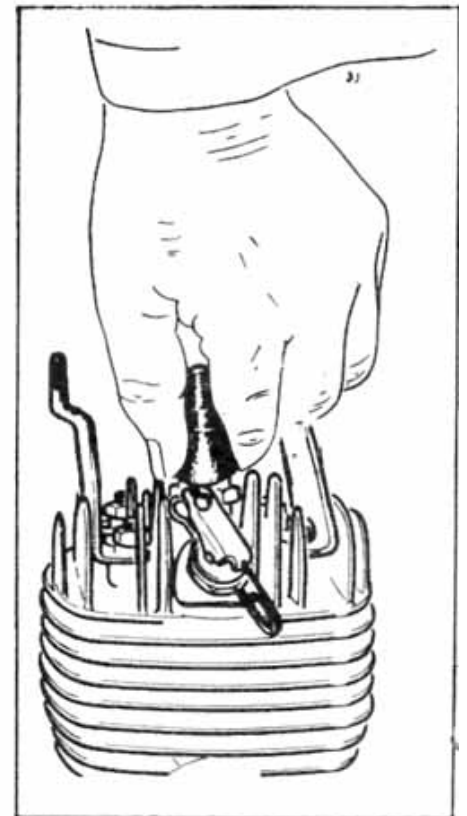
(TOUS LES 1.000 KMS ENVIRON)

- Enlever le capotage gauche.
- Dévisser la vis de serrage du collier.
- Dégager le carburateur vers l'arrière du moteur.
- Retirer les deux circlips maintenant la cartouche du filtre à air et sortir la cartouche.

TRES IMPORTANT : Le volet d'air se relève automatiquement en donnant des gaz. Pour obtenir de bons départs et un échauffement normal du moteur, il est indispensable d'ouvrir les gaz progressivement.



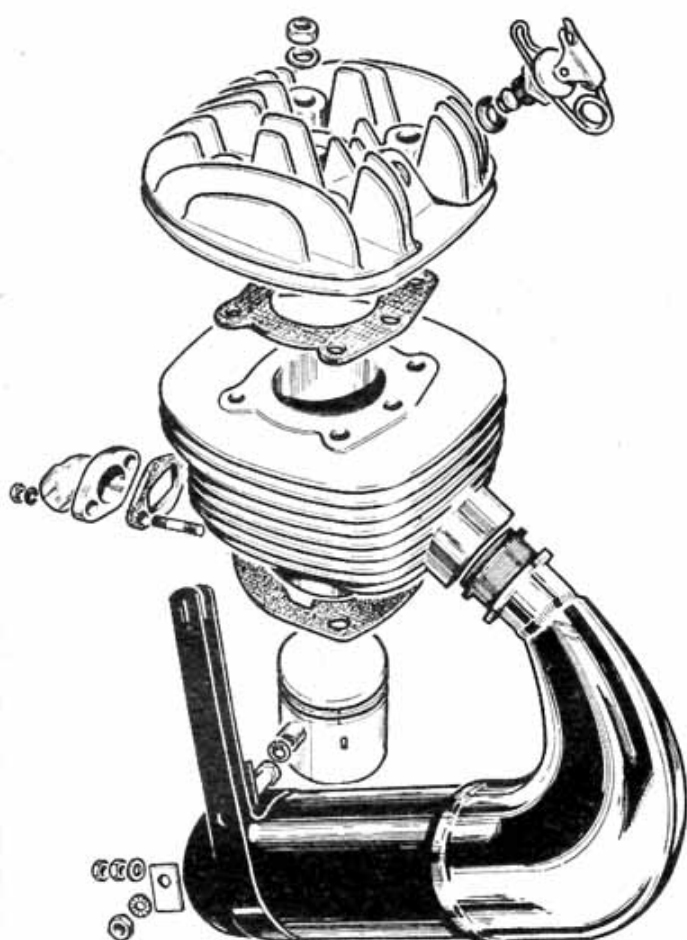
Ci-dessus, le carburateur monté sur le B.B. 2 S. Ci-contre, la vue « éclatée » de ce même carbu.



DEMONTAGE DE LA CULASSE

ET DU CYLINDRE

Retirer le capuchon de fil de bougie. Si vous éprouvez quelques difficultés, procéder de la façon suivante : enfoncer complètement le capuchon, le pincer à la base entre le pouce et l'index et le tirer verticalement



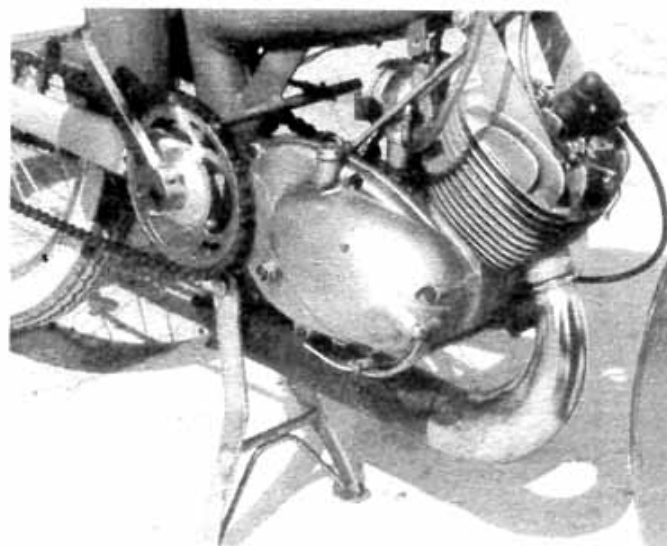
- 1) Dévisser les 4 écrous fixant la culasse en procédant en quinconce pour éviter toute déformation (clé de 12). Retirer les rondelles et les deux brides de fixation du moteur au cadre. Enlever la culasse et son joint.
- 2) Si le cylindre est collé, mettre le piston au point mort bas, frapper à petits coups de mallet en caoutchouc sur la pipe d'admission et la sortie de l'échappement (ne pas frapper sur les ailettes qui sont très fragiles). Attention au joint en retirant le cylindre.

DEMONTAGE DU DECOMPRESSEUR

- Fixer la culasse à l'étau au moyen de deux boulons (voir figure).
- Couper l'extrémité de la goupille, comprimer le ressort et retirer la goupille.
- Retirer la soupape.

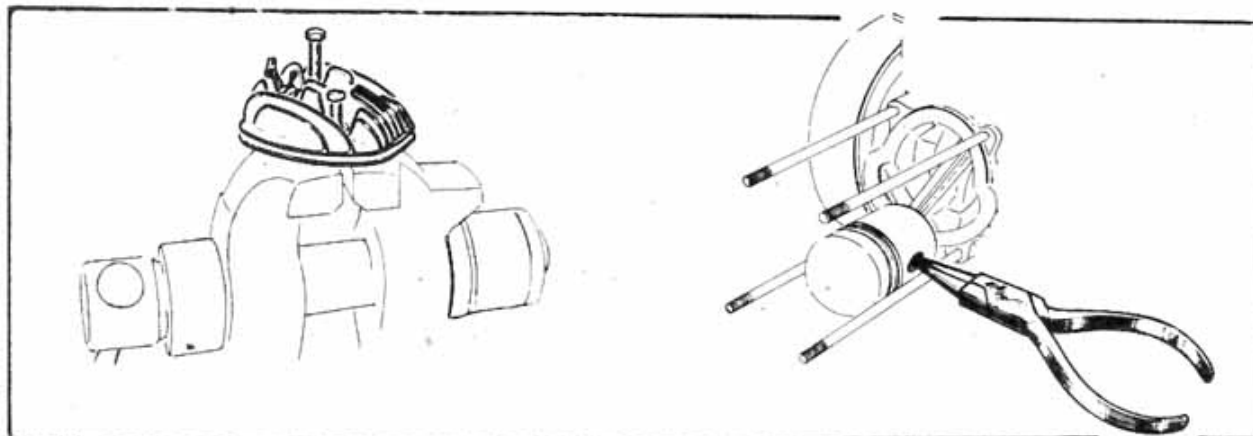
DEMONTAGE DU CORPS DU DECOMPRESSEUR

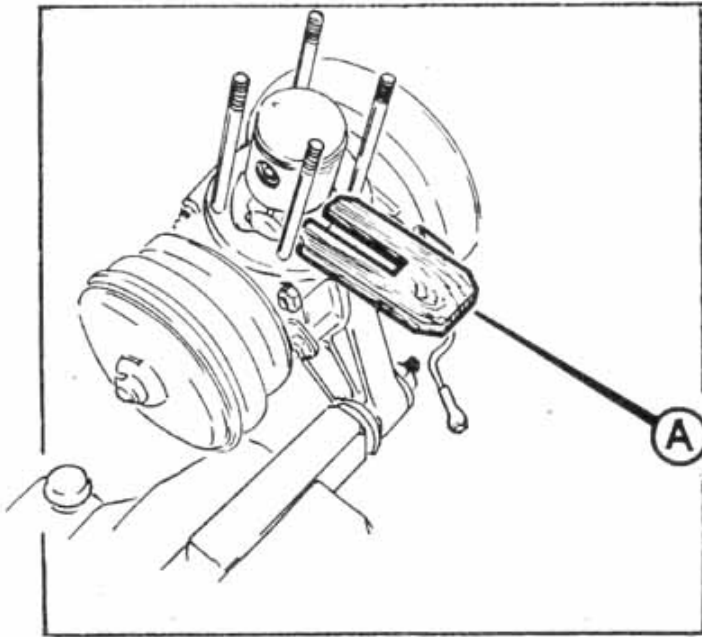
- Fixer la culasse comme au chapitre précédent.
- Ouvrir le ressort à l'aide d'un tournevis engagé dans la boucle et le faire glisser sur la tête du corps de décompresseur.
- Dévisser le corps de décompresseur à l'aide d'une clé tube de 19.
- Retirer le joint en cuivre.



DEMONTAGE DU PISTON

- 1) Retirer les deux circlips à l'aide de la pince spéciale.
- 2) Chauffer le piston et chasser l'axe au moyen de l'outil 0.12. Attention à la cage à aiguilles.





REMONTAGE DU CYLINDRE

Afin de faciliter cette opération nous vous conseillons la réalisation d'un outil en bois (A) conforme à celui de la figure ci-dessus.

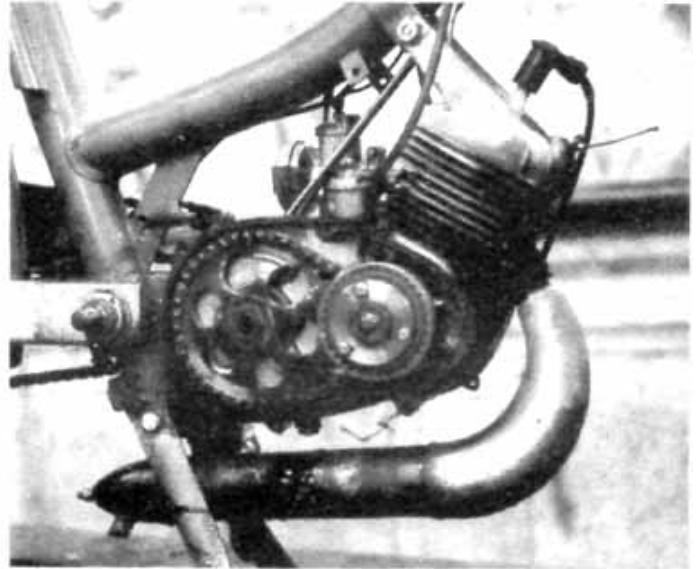
- Placer le joint à sec.
- Mettre le piston en appui sur la cale en bois décrite plus haut.

IMPORTANT : S'assurer que les fentes des segments sont bien en face des ergots placés dans les gorges.

- Engager le cylindre bien droit *sans frapper*, le chanfrein usiné à la base du cylindre refermera les segments. Retirer la cale en bois et pousser le cylindre à fond.

REMONTAGE DE LA CULASSE

- Mettre en place le joint. Attention à l'orientation, le trou prévu sur le cylindre pour l'évacuation des gaz du décompresseur doit correspondre à celui du joint.
- Placer la culasse orientée avec les mêmes précautions que le joint.
- Placer les brides de suspension du moteur en les orientant vers l'arrière, mettre les rondelles Grower et les écrous qui seront vissés et bloqués en quinconce (clé tube de 12).
- Ne pas bloquer exagérément la culasse (serrage maximum : 1 mkg) pour éviter toute déformation.



DEMONTAGE DU POT D'ECHAPPEMENT

- Dévisser l'écrou arrière.
- Retirer l'embout pour vérifier l'état de propreté des trous d'échappement, les nettoyer s'il y a lieu.

TRES IMPORTANT

Ne pas percer de trous supplémentaires, le fonctionnement du moteur pourrait être gravement compromis.

